

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kedaulatan negara harus sepenuhnya dipertahankan baik dari segi ekonomi, politik, termasuk dalam wilayah perairan, daratan, dan ruang udaranya serta tanpa adanya intervensi negara lain (Subarkah 2020, 3). Kedaulatan negara pada umumnya memiliki tiga aspek yaitu aspek udara, darat, dan laut. Indonesia sebagai negara harus memiliki kewenangan untuk mengatur pemerintahannya, menjalankan hubungannya dengan warga negaranya dan hubungan politiknya baik di dalam negaranya sendiri maupun di luar negaranya, termasuk menjalin hubungan yang baik dengan warga negara asing yang tinggal di negaranya. Indonesia sebagai sebuah negara juga harus mengendalikan wilayah darat, laut, dan udaranya untuk keamanan, keselamatan, dan kegiatan sosial lainnya (Silalahi 2015, 2).

Wilayah udara mencakup wilayah darat dan laut, menjadikan ruang udara memiliki peran penting dalam politik, pertahanan, keamanan, keselamatan, dan ekonomi, sehingga wilayah udara dinilai strategis. Oleh karena itu, kedaulatan suatu negara terintegrasi dengan kedaulatan atas darat, laut, dan udara. Wilayah udara negara Indonesia ialah termasuk bagian dari darat dan perairannya yang berfungsi untuk melindungi rakyatnya serta memastikan keberlangsungan hidup warga negaranya. Integritas wilayah suatu negara sangat penting baik untuk keamanan dan

pertahanannya, sebagaimana halnya bagi perekonomian dan kemakmuran negaranya (Ardan 2022, 1).

Setiap negara memiliki hak penuh dan eksklusif atas ruang udara di wilayahnya, menurut Pasal 1 Konvensi Chicago tahun 1944 (International Civil Aviation Organization 1944). Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) memiliki kedaulatan penuh dan eksklusif atas ruang udara Indonesia, sesuai dengan Pasal 5 Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, dan wajib mengatur ruang udaranya unuk tujuan keamanan, serta untuk menjaga kedaulatan negara, namun keamanan ruang udara harus mempertimbangkan hukum nasional dan peraturan Internasional, agar diterima warga negara dan masyarakat internasional (Kementerian Pertahanan Republik Indonesia 2018, 1). Meskipun luas Indonesia cukup luas, namun Indonesia masih belum menguasai dan mengelola wilayah udaranya, khususnya di wilayah udara Kepri-Natuna yang dikuasai Singapura sejak 1946 (Subarkah 2020, 4).

Demi mencapai tujuan keamanan untuk pengendalian lalu lintas udara, negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional atau Internasional Civil Aviation Organization yang dikenal dengan ICAO menetapkan wilayah informasi lalu lintas udara (*Flight Information Region*) atau dikenal dengan FIR, di wilayah negaranya. Negara – negara anggota diharapkan dapat mengelola FIR dan menjamin layanan sesuai dengan persyaratan yang ditetapkan dalam Lampiran atau yang disebut Annex 11. Jika suatu negara tidak mampu mengelola FIR, maka pengelola FIR dapat didelegasikan pada negara lain yang sudah mampu untuk mengelola (Lestari 2016, 8). Dalam hal ini negara Indonesia, FIR Singapura telah mengelola

ruang udara di atas wilayah udara Kepulauan Riau (Kepri) – Natuna sejak 1946, saat Indonesia baru saja merdeka dari kolonialisme Belanda. (Ardan 2022, 2).

Indonesia dianggap tidak mampu mengelola FIR untuk memastikan keselamatan penerbangan karena alasan historis. Akibat geografisnya yang luas, kurangnya teknologi saat baru merdeka, serta SDM yang kurang karena banyak masyarakat yang masih buta aksara dan pengalaman dalam menangani masalah penerbangan komersial dan militer (Lestari 2016, 8-9). Sebagian besar wilayah udara Indonesia diabaikan saat Indonesia baru merdeka, yang mengakibatkan banyak pesawat terbang secara ilegal. Selain itu, adanya pelanggaran udara di Indonesia tidak mendapatkan perlindungan hukum, terutama di ruang udara yang dikelola FIR Singapura. Pada kenyataannya saat itu kekuatan udara difokuskan hanya di sekitar wilayah udara Jakarta, sementara di wilayah lain terabaikan (Ardan 2022, 2).

Demi keselamatan penerbangan, FIR di wilayah Kepri – Natuna didelegasikan kepada Singapura, namun negara yang mengontrol FIR negara lain harus menghormati kedaulatan negara yang didelegasikan. Pendelegasian ruang udara tidak boleh melanggar kedaulatan negara yang mendelegasikan. Hal ini sesuai dalam peraturan yang menjadi dasar untuk mengatur layanan pengendalian ruang udara, yaitu Konvensi Chicago 1944 dan Lampiran Annex 11. Negara yang mendelegasikan harus memenuhi persyaratan tertentu dari negara yang mendelegasikan. Pada hakikatnya, Konvensi Chicago 1944 sebagai kerangka hukum internasional mengakui kedaulatan setiap negara sebagai mana pada Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 (Sutrisno and Romdoni 2022, 11).

Indonesia telah berupaya sejak tahun 1990-an untuk mencapai perjanjian bilateral dengan Singapura guna memperoleh kendali atas ruang udara Kepri – Natuna. Selain sebagai bagian dari kedaulatan negara, Indonesia berupaya mengambil alih FIR dari Singapura untuk membuktikan bahwa Indonesia setara dengan standar penerbangan internasional, menegaskan kedaulatan udaranya, dan bahwa Indonesia mampu mengelola ruang udara di wilayahnya. Pengambilalihan FIR yang memakan waktu lama ini menjadi isu penting bagi Indonesia terutama dalam sektor keamanan untuk menegaskan kedaulatan udaranya (Sutrisno and Romdoni 2022, 7). Mengingat panjang wilayah negara Singapura hanya 791 km, dalam hal ini menunjukkan bahwa penguasaan FIR Kepri-Natuna oleh Singapura dinilai memiliki kepentingan dalam hal teritorial (Husna and Riyanto 2019).

FIR yang didelegasikan pada Singapura, pengelolaannya termasuk pada keharusan Indonesia untuk izin penerbangan baik penerbangan komersil ataupun militer. Pendelegasian ini terjadi karena Singapura memiliki kuasa atas FIR yang sudah sesuai standar Internasional. Di satu sisi, saat itu Indonesia belum mampu mengantisipasi bahaya yang dapat mengancam keselamatan penerbangan. Meski begitu, Pendelegasian ini jelas berdampak pada Indonesia, terlebih pada segi keamanan, karena Indonesia tidak dapat mengantisipasi risiko ancaman yang mungkin datang khususnya pada keamanan masyarakat Kepri.

Setiap penerbangan yang melewati atau akan/dari Kepri – Natuna dipantau *air traffic control* (ATC) Singapura. ATC bertugas melakukan patroli guna mencegah penerbangan tanpa izin. Disisi lain, adanya pelanggaran yang dilakukan oleh militer Singapura di Pulau Bintan karena sering berlatih, namun Singapura

beralasan bahwa mereka sedang berlatih di kawasan *military training area* (MTA). MTA ialah wilayah udara Indonesia yang dapat digunakan latihan untuk militer Singapura. Terdapat pelanggaran yang dilakukan militer Singapura dan sulit dibuktikan oleh Indonesia karena Singapura yang mengendalikan ruang udara tersebut (Husna and Riyanto 2019, 11). Masalah Pendelegasian ini tidak hanya berdampak pada ekonomi, tetapi juga melibatkan keamanan, kenyamanan, serta kebanggaan kedaulatan nasional. Kemungkinan ancaman yang menjadi konflik antara kedua negara dapat bersifat militer maupun non-militer (Silalahi 2015, 3).

Pendelegasian FIR ini juga berdampak pada segi politik, karena posisi Indonesia dalam penerbangan internasional dan masyarakat internasional terhadap kemampuan Indonesia, khususnya di sektor penerbangan. Hal ini juga akan berdampak pada ekonomi, karena pendapatan *Route Air Navigation Service Charges* (RANS) *Charge* dari FIR yang dikelola Singapura termasuk dalam PNBP dan Indonesia tidak sepenuhnya menerima karena tidak mengetahui jumlah penerbangan yang melintasi wilayah udara Kepri – Natuna. Selain itu, Singapura juga menggunakan wilayah tersebut untuk latihan militer, sehingga Indonesia harus berhati – hati dalam hal pertahanan dan keamanan. Kondisi Indonesia semakin rumit semenjak Perjanjian Kerja Sama Pertahanan dengan Singapura, disebut juga sebagai *Defence Cooperation Agreement* (DCA), dalam perjanjian ini Singapura dapat mengajak negara lain berkunjung dan berlatih bersama. (Silalahi 2015, 13).

Presiden Joko Widodo, pada tahun 2015 menginstruksikan agar semua kementerian terkait, seperti Kementerian Luar Negeri, Kementerian Pertahanan, Kementerian Perhubungan, dan Tentara Nasional Indonesia (TNI) Angkatan Udara

(AU) Indonesia untuk mengambil alih FIR Kepri – Natuna dari Singapura dalam waktu empat tahun kedepan, tepatnya tahun 2019. Indonesia harus memiliki SDM yang berkualitas dibidang ini untuk memenuhi instruksi Presiden Jokowi (Retaduari 2015). Pada tanggal 25 Januari 2022, Singapura dan Indonesia sepakat bahwa FIR di atas wilayah udara Kepri – Natuna akan diambilalih oleh Indonesia. Kepastian ini berasal dari penandatanganan perjanjian antara kedua negara di Bintan, Kepulauan Riau. Bapak Budi Karya Sumadi selaku Menteri Perhubungan Indonesia, dan Bapak S.Iswaran selaku Menteri Perhubungan Singapura menandatangani perjanjian yang dihadiri kepala pemerintahan kedua negara. Jika perjanjian ini tercapai, Indonesia akan mendapatkan banyak manfaat, salah satunya pengakuan internasional terhadap kesiapan Indonesia dan menegaskan kedaulatan ruang udara di atas wilayahnya secara penuh yang sesuai dengan Konvensi Chicago 1944 dan Konvensi Perserikatan Bangsa – Bangsa (PBB) tentang Hukum Laut atau United Nation Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982 (Ardan 2022, 4).

Kesepakatan yang dicapai antar kedua negara pada 25 Januari 2022, menghasilkan banyak perdebatan dikalangan khalayak dan akademisi. Ada yang beranggapan perjanjian ini sudah sesuai dengan mandat Undang – Undang No. 1 Tahun 2009, adapun yang beranggapan perjanjian ini dianggap tidak sepenuhnya memenuhi persyaratan Undang – undang tersebut.

Khususnya pada Pasal 458 tentang pelayanan navigasi wilayah penerbangan Indonesia yang didelegasikan kepada negara lain sudah harus dievaluasi paling lambat 15 tahun sejak belakunya Undang-Undang tersebut. Meskipun telah diakui

secara internasional bahwa FIR Kepri-Natuna menjadi wilayah FIR Jakarta, Singapura tetap memiliki kewenangan untuk mengatur kegiatan lalu lintas pesawat. Oleh karena itu, Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2022 tentang Pengesahan Perjanjian antara Pemerintah Indonesia dan Singapura mengenai Penyesuaian Wilayah Penerbangan FIR Jakarta dan Singapura hanyalah sebuah perjanjian tertulis yang lebih menguntungkan Singapura daripada Indonesia. Proses hukum nasional dalam pengesahan perjanjian internasional harus diperiksa secara cermat jika terdapat kesalahan dalam isi perjanjian antara kedua negara (Mithalina, Risnain and Zunnuraeni 2023).

Berdasarkan penjelasan di atas, penulisan ini bermaksud untuk mengetahui upaya peningkatan kapasitas nasional yang dilakukan Indonesia menjadi salah faktor penting pengambilalihan FIR demi menegaskan kedaulatan udaranya di Kepulauan Riau – Natuna.

1.2 Pertanyaan Penelitian

Berdasarkan uraian latar belakang, maka peneliti mengangkat rumusan masalah dalam pertanyaan **“Bagaimana upaya penegasan kedaulatan FIR Indonesia dari Singapura dalam kerangka Konvensi Chicago 1944?”**.

1.3 Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan dan mengetahui pengambilalihan FIR Kepulauan Riau – Natuna dapat menegaskan kedaulatan udara

Indonesia, serta mengidentifikasi upaya peningkatan kapasitas yang dilakukan Indonesia dalam pengelolaan ruang udaranya dan manfaat yang didapatkan dari pengelolaan FIR di wilayah Kepulauan Riau dan Natuna. Mengingat bahwa ruang udara di wilayah Kepulauan Riau dan Natuna didelegasikan dan dikelola oleh Singapura sejak tahun 1946 berdasarkan kerangka hukum internasional, menandakan bahwa selama ini Indonesia belum dapat menegaskan kedaulatannya sebagai negara di wilayah Kepulauan Riau dan Natuna.

1.4 Manfaat Penelitian

Dengan merujuk pada pertanyaan penelitian dan tujuan yang telah disajikan, penelitian ini diharapkan dapat memberikan dampak yang bermanfaat, baik secara langsung maupun tidak langsung, khususnya bagi mahasiswa Hubungan Internasional yang dapat memperdalam pengetahuan mengenai informasi ruang udara atau FIR di wilayah udara Kepri – Natuna.

1.4.1 Manfaat Akademis

Penelitian ini bermanfaat untuk memperdalam dan meningkatkan pengetahuan serta wawasan dalam bidang ilmu Hubungan Internasional, khususnya mengenai informasi ruang udara atau FIR di wilayah udara Kepri– Natuna.

1.4.2 Manfaat Praktis

Penelitian ini bermanfaat bagi masyarakat agar mampu menganalisis dan memahami mengenai pengambilalihan FIR Kepri-Natuna dan bagaimana Indonesia

dapat menegaskan kedaulatan udaranya melalui pengambilalihan FIR Kepri-Natuna dari Singapura.

1.5 Sistematika Penulisan

Proposal skripsi ini terdiri atas lima bab, dalam setiap Bab terdapat sub-bab yang disesuaikan dengan bahasan penelitian terdiri atas:

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini berisi latar belakang, pertanyaan penelitian, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan sistematika penulisan yang menjelaskan tentang isu FIR menjadi penting bagi kedaulatan udara Indonesia. Peneliti juga menggambarkan bagaimana kedaulatan udara menjadi landasan Indonesia untuk mengambil alih FIR Keperi-Natuna dari Singapura.

BAB II KAJIAN PUSTAKA DAN METODE PENELITIAN

Bab ini berisi tinjauan pustaka, kerangka teoritik, kerangka pemikiran, dan hipotesis/argumen utama yang menjelaskan tentang FIR Kepri-Natuna, kemudian mengidentifikasi perbedaan antara penelitian-penelitian sebelumnya dan menyajikan saran terbaik untuk berkontribusi pada penelitian ini.

BAB III PENGELOLAAN FLIGHT INFORMATION REGION KEPRI-NATUNA OLEH SINGAPURA

Bab ini peneliti mendeskripsikan dan menjelaskan gambaran umum FIR, bagaimana awal mula Indonesia harus mendelegasikan ruang udara di wilayah Kepri-Natuna kepada Singapura.

BAB IV PENEKASAN KEDAULATAN FIR KEPULAUAN RIAU-NATUNA OLEH INDONESIA

Bab ini peneliti menjelaskan kepentingan Indonesia dan Singapura sebagai negara mengenai FIR di wilayah Kepri-Natuna. Serta bentuk kerja sama Indonesia – Singapura mengenai FIR Kepri-Natuna dan menjelaskan apa yang menyebabkan Indonesia dapat mengambil alih FIR Kepri-Natuna dari Singapura yang menjadi pembuktian atas ketegasan kedaulatan udara Indonesia.

BAB V PENUTUP

Bab ini berisi sub-bab mengenai kesimpulan dan rekomendasi tantangan yang mungkin akan dihadapi untuk menghadapi tantangan dalam negeri maupun dalam konteks hubungan internasional.